Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3913

29. 02. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/3704 —

Höhe, Struktur und Transparenz der Trassenpreise für die Benutzung von Schienenwegen in Deutschland

Bei seiner Pressekonferenz am 6. Dezember 1995 in Bonn hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) vehemente Kritik an den überhöhten Trassenpreisen geübt, weil sie einen attraktiven Nahverkehr zu verhindern drohen. Nach VCD-Ansicht muß der Bund die Verantwortung für das Schienennetz tragen und kann nicht ein „railway-pricing" einführen, während wenige Tage zuvor der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, das „road-pricing" im Straßenpersonenverkehr abgelehnt hat.

In der Tat erscheinen die derzeit diskutierten Trassenpreise trotz der vor einigen Monaten vorgenommenen Überarbeitung hinsichtlich ihrer Höhe und Struktur als äußerst fragwürdig. Darüber hinaus fehlt die Kostentransparenz als Voraussetzung für eine abschließende Beurteilung der Trassenpreise. Zu befürchten ist, daß die Deutsche Bahn AG (DB AG) auch weiterhin die Rolle eines Monopolisten im Nahverkehrsmarkt einnehmen wird. Das erwünschte Ziel der Regionalisierung, mehr Wettbewerb zu ermöglichen und so die Kosten für einen attraktiveren Nahverkehr auf ein Maß zu drücken, das für die öffentlichen Haushalte erträglich ist, ist so wohl nicht erreichbar.

1. a) Warum hält die Bundesregierung die Erhebung von Infrastrukturnutzungsgebühren nur in einem Teilmarkt („railway-pricing") für sinnvoll, ohne dem Hauptkonkurrenten der Schiene, der Straße, ähnliche Gebühren („road-pricing") abzuverlangen?

   b) Wie begründet die Bundesregierung diese Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Schiene?

Die Bundesregierung hat die Möglichkeiten der Einführung einer streckenbezogenen, elektronischen Autobahngebühr im Rahmen eines Feldversuchs untersuchen lassen. In bezug auf

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 27. Februar 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

den Pkw hat der Versuch gezeigt, daß die positiven verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Effekte weit hinter den Erwartungen zurückbleiben. Zudem bestehen noch berechtigte Zweifel, ob die an ein automatisches Gebührenerhebungssystem zu stellenden hohen Anforderungen bezüglich Kontrollverfahren und Datenschutz mit der verfügbaren Technik erfüllt werden können. Deshalb ist für den Pkw-Verkehr die Einführung einer streckenbezogenen Autobahngebühr nicht vorgesehen. Wettbewerbsnachteile für den schienengebundenen Personenverkehr sind aus dieser Entscheidung nicht ohne weiteres herzuleiten, denn die Bundesregierung ist im Stadium früherer Überlegungen zum „road-pricing" stets vom Grundsatz ausgegangen, daß angesichts der Höhe bereits bestehender fiskalischer Lasten für die inländischen Halter von Pkw die Einführung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für den Pkw-Verkehr ohne kompensatorische Maßnahmen nicht durchführbar gewesen wäre.

2. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die derzeitige Höhe der Trassenpreise (mindestens 5 bis 8 DM pro Kilometer), während die Gesamtkosten für den Betrieb eines Busses in der Regel nur 2,50 bis 4,50 DM pro Kilometer betragen?

   b) Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts dieses Mißverhältnisses – der Zugkilometer dürfte einschließlich Betriebskosten, „Stationsgebühren" usw. mindestens 12 DM pro Kilometer kosten – die Chancen, längerfristig einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in einem möglichst großen Netz zu gewährleisten?

   c) Hält die Bundesregierung angesichts der genannten Preise die Aufrechterhaltung möglichst vieler Nebenstrecken überhaupt für denkbar oder akzeptiert sie es, daß viele dieser Strecken stillgelegt werden, noch bevor sie ihre Eignung im Rahmen landesweiter integraler Taktfahrpläne belegen konnten, wozu unter Marketinggesichtspunkten ein Zeitraum von mindestens zwei bis drei Jahren erforderlich wäre?

   d) Welche Rationalisierungspotentiale sieht die Bundesregierung im Geschäftsbereich Netz der DB AG, und welche Auswirkungen ergeben sich daraus in den kommenden Jahren (bis 2000/ab 2000) für die Entwicklung der Trassenpreise?

Zu a)

Mit den im Rahmen der Bahnreform verabschiedeten Gesetzen zur Änderung des Grundgesetzes und zur Neuordnung des Eisenbahnwesens sind die staatlichen Aufgabenbereiche konsequent von den unternehmerischen Aufgabenbereichen getrennt worden. Danach werden die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Aus den Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn wurde der unternehmerische Bereich als Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) ausgegliedert. In die unternehmerische Verantwortung der DB AG fallen sämtliche Geschäftstätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erbringen und Vermarkten von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und Personen sowie dem Betreiben und Vermarkten der Eisenbahninfrastruktur. Hierzu gehört auch die Bemessung der Entgelte der Eisenbahninfrastruktur. Nach § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist das Nutzungsentgelt zwischen den

Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturunternehmen zu vereinbaren. Auf die Höhe dieser Preise, die sich am Markt orientieren, kann und will die Bundesregierung keinen Einfluß nehmen. Die DB AG ist allerdings im unternehmerischen Interesse gehalten, ihre Preispolitik so zu gestalten, daß im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern ein möglichst hoher Schienenanteil erzielt wird.

Zu b)

Es ist Sache der DB AG, die Preise im gesamten Schienenverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu gestalten. Die Länder sind im Rahmen der Regionalisierung mit ausreichenden Mitteln ausgestattet worden, um angemessene Schienenverkehrsleistungen im Nahverkehr sicherzustellen. Durch die mit der Bahnreform realisierte Öffnung des Schienennetzes für dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen ist zudem Wettbewerb bei der Nutzung des Netzes gewährleistet. Die seit 1. Januar 1996 für den SPNV zuständigen öffentlichen Aufgabenträger auf Landes- und kommunaler Ebene schließen mit der DB AG oder anderen Unternehmen Verträge über Umfang, Qualität und Finanzierung des SPNV auf der Grundlage der jeweiligen Landesgesetze und -vorschriften über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ab.

Zu c)

Auf die Antwort zu Frage 2 b) wird verwiesen. Viele der öffentlichen Aufgabenträger haben mit der DB AG integrale Taktfahrpläne vereinbart. Die Verträge gelten in der Regel für 1996 und 1997. Nach ihrem Ablauf wird sich zeigen, inwieweit sie zu einer stärkeren Inanspruchnahme des SPNV auf den Nebenstrecken geführt haben.

Zu d)

Rationalisierungspotentiale sieht die Bundesregierung als Folge der Überführung in ein privat-rechtliches Unternehmen in allen Geschäftsbereichen der DB AG. In welcher Höhe sich Rationalisierungen im Geschäftsbereich Netz auf die Trassenpreise auswirken, beurteilt die DB AG in eigener unternehmerischer Verantwortung.

3. Wie hoch muß nach Ansicht der Bundesregierung die Fahrgastzahl einer Nebenstrecke sein, um sie dauerhaft betreiben zu können, und wie hoch darf der Betriebskostenpreis pro Kilometer einschließlich des Trassenpreises im Verhältnis zum konkurrierenden Bus sein?

Selbst unter der Annahme, daß eine Strecke ausschließlich vom SPNV genutzt wird, läßt sich nicht angeben, bei welcher Fahrgastzahl einer Strecke ein dauerhafter Betrieb gewährleistet ist, weil nicht allein der Infrastrukturaufwand maßgeblich ist. Kosten und Erlöse werden auch wesentlich durch den Einsatz attraktiver

und kostengünstiger Fahrzeuge sowie eine nachfragegerechte Angebotsgestaltung beeinflußt.

Entscheidend ist letztlich die Bereitschaft der zuständigen Aufgabenträger für den SPNV, die durchweg nicht ausreichenden Fahrgeldeinnahmen mit Hilfe der erheblichen Mittel aufzustocken, die ihnen aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes für diese Aufgabe seit 1. Januar 1996 zugewiesen werden.

4. a) Ist es richtig, daß die Trassenpreise zum Teil deshalb so hoch sind, weil sie die Kosten für die Erhaltung und Sanierung einer zum Teil völlig veralteten Infrastruktur beinhalten, nachdem der Bund über Jahrzehnte hinweg seiner Verantwortung für die Infrastrukturen allenfalls im Hinblick auf die Sicherheit, nicht aber im Hinblick auf die fortlaufende Modernisierung entsprechend dem Stand der Technik gerecht geworden ist?

b) Hält die Bundesregierung die im Bundesschienenwegeausbaugesetz (§ 8 Abs. 2) versprochenen 20 und jetzt auf rund 5 % reduzierten Finanzmittel für den Nahverkehr angesichts dieses Investitionsrückstandes für ausreichend?

Zu a)

Im Bereich des Netzes der ehemaligen Deutschen Reichsbahn besteht erheblicher Nachholbedarf, der jedoch durch zusätzliche Leistungen des Bundes gedeckt wird. Darüber hinaus ist insbesondere der Bereich der Personalkosten zu berücksichtigen. Auch für den überhöhten Personalbestand im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn trägt der Bund den zusätzlichen Aufwand. Außerdem fördert der Bund den Ausbau der Schieneninfrastruktur im SPNV auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Zu b)

Ja. Obwohl die staatliche Verantwortung für den öffentlichen ÖPNV seit der Regionalisierung des SPNV vollständig bei den Ländern liegt, beteiligt sich der Bund in erheblichem Maße am Ausbau von Eisenbahnstrecken, die anteilig oder vollständig dem Nahverkehr dienen. Er stellt dazu den Ländern in beträchtlichem Umfang Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Darüber hinaus wurde zwischen Bund und Ländern vereinbart, für die Jahre 1995 bis 1997 1,5 Mrd. DM für spezifische Nahverkehrsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen.

5. Wird die Trassenkonkurrenz des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und des Schienengüterverkehrs (SGV) zu hohen Trassenpreisen für den SPNV führen, weil Fahrplanlagen insbesondere für den ICE-, Intercity- und InterRegio-Verkehr „freigehalten" werden und bei fehlender Einigung über die bestmögliche Nutzung derjenige den Zuschlag erhalten soll, der den höchsten Trassenpreis zahlen will?

Nein. Der Anteil des SPNV am Gesamtumsatz beträgt fast 50 %. Der SPNV ist insoweit ein gewichtiger Konkurrent gegenüber

den anderen Schienenverkehrsbereichen. Diese Konkurrenz wird eher zu niedrigeren Trassenpreisen führen.

6. a) Ist es richtig, daß private und kommunale Verkehrsunternehmen Trassenpreise für angemessen halten, die höchstens halb so hoch wie die aktuell genannten Trassenpreise der DB AG sind?

   b) Ist es richtig, daß für die bis 1995 im Rahmen des „Karlsruher Modells" verkehrenden Stadtbahnzüge bei Benutzung von DB-Strecken nur Trassenpreise von ca. 1,20 DM pro Kilometer berechnet werden, und welche Trassenpreise sind ab dem 1. Januar 1996 für Stadtbahnen auf diesen Strecken zu zahlen?

Zu a)

Ja. Entsprechende Wirtschaftlichkeitsrechnungen sind jedoch nicht bekannt. Die Kalkulation der Trassenpreise ist unternehmerische Aufgabe der DB AG. Sie ist in der Lage und auch dafür verantwortlich, die Angemessenheit der Preise zu beurteilen.

Zu b)

Die für den Zeitraum bis 1995 genannte Höhe des Trassenpreises ist in ihrer Größenordnung zutreffend. Allerdings handelt es sich dabei um eine Vereinbarung aus der Zeit vor der Bahnstrukturreform, deren Preise für die Trassennutzung auf einer abweichenden Kostenermittlung beruhten.

Der zwischen der DB AG und der Stadtbahn Karlsruhe bzw. der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH vereinbarte Trassenpreis seit dem 1. Januar 1996 ist der Bundesregierung nicht bekannt; die DB AG verhandelt und vereinbart diese Preise selbständig.

7. Welche konkreten Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Trassenkosten und Trassenpreise deutscher nichtbundeseigener (NE-)Eisenbahnen, differenziert nach der Infrastrukturausstattung

   - einer eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenbahn;
   - einer eingleisigen Nebenbahn, elektrifiziert mit Stadtbahnstandard innerhalb und außerhalb von Städten;
   - einer zweigleisigen, elektrifizierten Stadtbahnstrecke innerhalb und außerhalb von Städten?

Der Bundesregierung sind die Trassenkosten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen nicht bekannt.

8. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Struktur der Trassenpreise, durch die für häufig fahrende leichte Zugeinheiten – beispielsweise im Rahmen eines Integralen Taktfahrplans – erheblich mehr zu bezahlen ist als für selten verkehrende schwere Züge (vor allem Personenfern- und Güterzüge)?

   b) Besteht in diesem Zusammenhang nicht eine über die Trassenpreise erfolgende Quersubventionierung des SPFV und SGV zu Lasten des SPNV?

   c) Mit welchen Argumenten tritt die Bundesregierung dem Verdacht entgegen, daß der von Ländern und Kommunen zu finanzierende SPNV mittels überhöhter Preise den angeblich kostendeckenden SPFV und SGV quersubventioniert?

Zu a)

Das Trassenpreissystem der DB AG bildet u. a. verschiedene Zugpreisklassen, die einerseits die Streckenstandards, andererseits aber auch Zugkategorien und damit zusammenhängende Produktmerkmale (z. B. Höchstgeschwindigkeit, Gewicht) berücksichtigen.

Laut Trassenpreiskatalog der DB AG zahlen leichte Zugeinheiten des SPNV erheblich geringere Trassenpreise pro Zugkilometer als z. B. ein ICE oder ein schwerer Güterzug.

Zu b) und c)

Nein. Die DB AG hat gegenüber den Ländern dargelegt, daß der SPNV im Jahre 1994 hinsichtlich seiner Trassenkosten eine geringfügige Kostenunterdeckung aufwies. Die DB AG hat mitgeteilt, daß für 1995 Zahlen noch nicht vorliegen.

9. a) Wie beurteilt die Bundesregierung den derzeit weitgehend linearen Zusammenhang zwischen dem zu entrichtenden Trassenpreis und den Zugzahlen, obwohl zwischen den Infrastrukturkosten und der Zahl der Züge praktisch kaum lineare Zusammenhänge bestehen?

   b) Ist es richtig, daß derzeit Überlegungen diskutiert werden, in Anerkenntnis dieses Sachverhalts den Trassenpreis in einen Grundpreis und einen relativ niedrigen Nutzungspreis pro Zug zu splitten?

   Wie ist dazu die Auffassung der Bundesregierung, insbesondere auch im Hinblick auf die zur Zeit in Diskussion befindliche Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung?

Die im Entwurf vorliegende Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung wird dafür Sorge tragen, daß der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes diskriminierungsfrei erfolgt. Voraussetzung hierfür ist auch ein entsprechend gestaltetes Trassenpreissystem. In diesem Rahmen sieht sich die DB AG als Wirtschaftsunternehmen dem verkehrspolitischen Ziel der Bahnstrukturreform, mehr Verkehr auf der Schiene abzuwickeln, verpflichtet. Ob sie künftig ihr Trassenpreissystem in dem genannten Sinne ausgestalten wird, ist allein Sache der DB AG und im übrigen nicht Gegenstand der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung.

10. Ist es richtig, daß die DB AG bei der Festlegung der Trassenpreise derzeit vorsieht, Rabatte nicht danach zu gewähren, wie viele Züge auf einer Strecke verkehren – sozusagen als Förderung kundenfreundlicher Taktverkehre –, sondern Rabatte von der Gesamtabnahme von Trassenkilometern durch Eisenbahnunternehmen abhängig macht, so daß sich die DB AG als „Kunde in eigener Sache" übervorteilt und kleinere Eisenbahnunternehmen erheblich benachteiligt werden?

Eine solche Absicht ist der Bundesregierung nicht bekannt.

11. a) Kann die Bundesregierung im Hinblick auf die gerade abgeschlossenen Verhandlungen zwischen DB AG und Ländern bzw. Zweckverbänden für das Angebot ab dem 1. Januar 1996 die konkreten Trassenpreise nennen, welche die DB AG, Geschäftsbereich Netz, gegenüber der DB AG, Geschäftsbereich Nahverkehr, in Rechnung stellt?

    (Sehr positiv wäre es, hier wie bei der folgenden Teilfrage konkrete Trassenpreise für einzelne Strecken beispielhaft zu nennen.)

    b) Welche konkreten Trassenpreise verlangt die DB AG, Geschäftsbereich Netz, von den DB AG-Geschäftsbereichen SPFV und SGV (Ladungs- bzw. Stückgutverkehr)?

    c) Wie bewertet die Bundesregierung die Trassenpreise für den SPNV, SPFV und SGV, und entsprechen diese Trassenpreise den realen Kosten, die diese drei Verkehrsarten verursachen?

    d) Wie groß sind die möglicherweise vorhandenen Unterschiede der Trassenpreise zwischen dem offiziellen Trassenpreiskatalog und den Trassenpreisen, welche die DB AG-Geschäftsbereiche SPNV, SPFV und SGV an die DB AG-Netz entrichten müssen?

    e) Wie bewertet die Bundesregierung diese Unterschiede?

Zu a)

Nein. Vertragspartner sind die DB AG und das betreffende Land.

Zu b) bis e)

Die DB AG – Geschäftsbereich Netz – ist gehalten, von Dritten wie von ihren Geschäftsbereichen nicht diskriminierende Trassenpreise zu erheben. Die konkreten Preise ergeben sich aus dem Trassenpreiskatalog der DB AG. Der Bundesregierung liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, daß den Transportbereichen der DB AG andere als die in dem Trassenpreiskatalog genannten Preise in Rechnung gestellt werden. Die Trassenpreise sind im übrigen keine „Kostenumlegungspreise“, sondern Marktpreise.

12. Wie soll ein Besteller (Land, Kommune oder Gebietskörperschaft) den jeweils ihn betreffenden Trassenpreis überprüfen und eventuellen Mißbrauch feststellen können, wenn die Bundesregierung die bei Frage 11 erbetenen Auskünfte nicht geben kann?

Der Besteller hat keinen Anspruch darauf, daß die DB AG die Unterlagen der Preiskalkulation offenlegt. Dies ist auch in anderen Wirtschaftsbereichen nicht der Fall.

13. Welche Kontrollmechanismen, z. B. durch die zur Zeit in Diskussion befindliche Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, mittels Kartellamt und Eisenbahn-Bundesamt, will die Bundesregierung schaffen, um gerechte Trassenpreise für

    – einerseits die DB AG-Geschäftsbereiche SPNV, SPFV und SGV und

    – andererseits andere Eisenbahnunternehmen (in- und ausländische, kommunale Verkehrsunternehmen)

    sicherzustellen und einen denkbaren Monopolmißbrauch der DB AG – später Holding – zu verhindern?

Kontrollmechanismen bestehen bereits. Nach § 14 Abs. 5 AEG entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt in Streitfällen. Die Zu-

ständigkeit der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleibt außerdem unberührt.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen als Wirtschaftsunternehmen ihre Preise grundsätzlich nach Marktlage frei gestalten können. Für die Berechnung der Preise wird im Entwurf der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung ein Rahmen vorgegeben, der sowohl die Interessenlage des Eisenbahnverkehrsunternehmens als Nachfrager (z. B. Fahrzeit und Pünktlichkeit) als auch des Netzbetreibers als Anbieter (optimale Auslastung der gesamten Infrastruktur zu geringstmöglichen Kosten) berücksichtigt.

14. a) Wie kann die unter Frage 11 geforderte Kontrolle der Trassenpreise funktionieren, wenn – wie heute – überhaupt keine Kostentransparenz im Bereich der Trassenpreise besteht, und zwar

- für ihre Bemessung im Verhältnis zu den tatsächlich verursachten Infrastrukturkosten;
- für ihre Anrechnung gegenüber dem SPNV, SPFV und SGV;
- für die tatsächlich gezahlten Trassenpreise (DB AG-interne und externe Nutzer)?

b) Welche Fortschritte bringt in diesem Zusammenhang die zur Zeit in Diskussion befindliche Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung?

c) Ist es richtig, daß die DB AG zugesagt hat, für die Revision der Regionalisierungsmittel nach § 6 Abs. 1 des Bundesschienenwegausbaugesetzes bis Ende 1997 eine streckenbezogene Kostenrechnung zu erstellen, und wie weit sind die Vorbereitungen hierfür gediehen?

d) Wird diese Differenzierung nach Strecken weiterhin seitens der Bundesregierung angestrebt, und geht dies in die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung ein?

e) Welche Konsequenzen sieht die Bundesregierung für Strecken, insbesondere Nebenstrecken, mit aufgrund unterlassener Investitionen hohem Erhaltungs- und Betriebsaufwand?

Zu a)

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

Zu b)

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

Zu c)

Der Revision nach § 6 des Regionalisierungsgesetzes wird eine linienbezogene Erfolgsrechnung der DB AG zugrunde liegen.

Zu d)

Nach dem Entwurf der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung sind Mischkalkulationen grundsätzlich zulässig. Die spezifischen Kosten einer Strecke müssen dem Benutzungsentgelt für diese Strecke nicht zugrunde gelegt werden, da sonst technisch anspruchsvolle Strecken (Brücken, Tunnels) mit deutlich höheren Benutzungentgelten belastet würden, die eine Benutzung insgesamt in Frage stellen. Wird jedoch z. B. eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur nur vom SPNV genutzt,

so kann in diesem Fall von einer Mischkalkulation abgesehen werden.

Zu e)

Die Aufrechterhaltung von Strecken beurteilt die DB AG in eigener unternehmerischer Verantwortung im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens.

15. a) Beinhaltet der Entwurf der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung nach Auffassung der Bundesregierung ein Trassenpreismodell, das den mit dieser Anfrage aufgezeigten Anforderungen im Hinblick auf die Höhe, Struktur und Transparenz der Trassenpreise entspricht, um so den Erhalt und den Ausbau des Bahnangebotes in Deutschland in einem möglichst großen Schienennetz zu gewährleisten?

    b) Wie wird die Bundesregierung dem Verfassungsauftrag nach Artikel § 87 e des Grundgesetzes gerecht, neben dem Ausbau auch den Erhalt des Schienennetzes zum Wohl der Allgemeinheit zu gewährleisten?

    c) Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß sie ihrer Verantwortung angesichts der für den Markt offensichtlich zu hohen Trassenpreise mit dem Vollkostendeckungsprinzip nach § 8 Abs. 4 des Bundesschienenwegausbaugesetzes gerecht wird?

    d) Hält die Bundesregierung ein Trassenpreissystem wie in Schweden für sinnvoll, bei dem die Trassenpreise nur rund ein Zehntel der Trassenpreise in Deutschland betragen und die auftretenden Fehlbeträge aus Klima-, Umwelt- und Verkehrsgründen vom Bund übernommen werden?

    e) Wie bewertet die Bundesregierung die Richtlinie 95/19/EG des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten, die in Artikel 6 Abs. 1 „staatliche Beiträge" explizit erwähnt und damit ermöglicht?

    Warum plant die Bundesregierung bislang nicht, davon Gebrauch zu machen?

Zu a)

Im Entwurf der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung wird festgelegt, welche Kriterien bei der Berechnung von Preisen als nicht diskriminierend angesehen werden. Dazu wird der Aufbau eines Preissystems mit Zu- und Abschlägen erlaubt. Bei der Berechnung von Zu- und Abschlägen können insbesondere Streckentypen, Zeitlagen, Fahrzeit und Pünktlichkeit, Verkehrshalte und mögliche Überholungen, Verschleiß der Infrastruktur sowie die Auslastung einzelner Strecken berücksichtigt werden. Die Vorschrift ist als offener Tatbestand gestaltet. Andere Berechnungskriterien können berücksichtigt werden. Ob diese diskriminierungsfrei wirken, muß dann im Einzelfall geprüft werden. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

Zu b)

Der Verfassungsauftrag des Bundes ist konkretisiert im Bundesschienenwegeausbaugesetz. Danach finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege des Bundes.

Zu c)

Das den Artikel 87e Abs. 4 GG konkretisierende Bundesschienenwegeausbaugesetz ist für die Bundesregierung Grundlage der Investitionsfinanzierung. Durch die Investitionsmittel des Bundes wird der Geschäftsbereich Netz der DB AG auf der Aufwandsseite entlastet. Damit ist die DB AG in der Lage, die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung, wie im Gesetz gefordert, zu tragen.

Zu d)

Nein.

Zu e)

Solche staatlichen Beiträge betreffen Investitionen des Staates in die Infrastruktur (vgl. Artikel 7 Abs. 3 der Richtlinie 91/440/EWG). Durch die Finanzierung von Investitionen in das Schienennetz macht die Bundesregierung Gebrauch von der Möglichkeit der Gewährung staatlicher Beiträge.

16. a) Wie bewertet die Bundesregierung die mögliche Argumentation, daß die Trassenpreise für im Fahrplanjahr 1993/94 erbrachte Leistungen des SPNV über die Status-quo-Mittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes abgedeckt sind und zusätzliche Leistungen entsprechend den tatsächlichen Grenzkosten im Infrastrukturbereich angeboten werden müßten?

    b) Oder sollen nach Meinung der Bundesregierung beim Geschäftsbereich Netz Gewinne anfallen, weil bei zusätzlichen Leistungen zu hohe Trassenpreise erhoben werden?

Die Bundesregierung verweist darauf, daß die DB AG für Mehrverkehre im SPNV einen reduzierten Trassenpreis von 5 DM/Zug-km berechnet. Die Gestaltung der Preise ist Sache des Unternehmens DB AG.

Sie ist dabei aus unternehmerischen Gründen gehalten, eine optimale Vermarktung des Netzes zu erreichen. Dies ist auch im Zusammenhang mit den Investitionen der DB AG im Geschäftsbereich Netz zu sehen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung den Effekt, daß Gewinne der DB AG im Geschäftsbereich Netz ausschließlich durch Zusatzbestellungen der Aufgabenträger im SPNV zu erwarten sind, weil die Verkehrsleistungen der anderen Sparten – SPFV und SGV – zumindest mittelfristig nicht ausgeweitet werden dürften, sondern eher weiter rückläufig sein werden?

Die Bundesregierung teilt die in der Frage enthaltene Prämisse nicht, daß zusätzliche Schienenverkehrsleistungen ausschließlich im SPNV zu erwarten sind. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 11 und 16 verwiesen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333